Assessment of the development of maritime transport in the economy of Azerbaijan Republic

Tabriz Yadigarov
Doctor of Philosophy in Economics, Senior Fellow at the Institute of Economics of ANAS, Department "Globalization and International Economic Relations", Azerbaijan.
E-mail: tabrizyadigarov65@gmail.com
https://orcid.org/0000-0001-9119-9331

Abstract. The article explains the role of maritime transport in international economic relations, as well as the important role of maritime transport in the economy of Azerbaijan in strengthening the political and economic power of our country and promoting the competitiveness of the economy. It analyzes and evaluates the financial and economic activities of the “Azerbaijan Caspian Shipping Company” Closed Joint Stock Company for 2014-2019, including the current state of cargo transportation, income, expenses, profit, the amount of taxes charged and paid on works and services. The article compares the share of taxes accrued and paid to the state budget of Azerbaijan Caspian Shipping Company CJSC in the works and services performed, with the Baku International Sea Trade Port. And also, using the EViews software package, the impact of paid taxes on state budget revenues is assessed. The study, based on the consolidated annual financial statements of Azerbaijan Caspian Shipping Company CJSC, analyzes the impact of calculating the amount of depreciation calculated on the basis of the linear method of depreciation of fixed assets based on the standard service life of ships in the amount of 25% with the establishment of 4 years, on the results of financial and economic the activity of a shipping company, the risk of capital investment in shares of the Caspian Sea Oil Fleet is estimated based on the coefficient of variation.
Keywords: sea transport, profit, risk, depreciation, competitiveness index.

JEL C10, F10, F19; **UDC** 330.36; 656.61:681.3(045); 339.1
To cite this article: Yadigarov T. (2021). Assessment of the development of maritime transport in the economy of Azerbaijan Republic. *Economic Growth and Social Welfare*, Issue II, pp. 111-125.
Article history: Received – 04.02.2021; Accepted – 24.06.2021.

Azərbaycan iqtisadiyyatında dəniz nəqliyyatının inkişafının qiymətləndirilməsi

Təbriz Yadigarov
İqtisad üzrə fəlsəfə doktoru, böyük elmi işçi, AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, "Qloballaşma və beynəlxalq iqtisadi münasibətlər"şöbəsi. Azərbaycan.
E-mail: tabrizyadigarov65@gmail.com
https://orcid.org/0000-0001-9119-9331

Annotasiya. Məqalədə dəniz nəqliyyatının beynəlxalq iqtisadi əlaqələrdə rolu izah edilməklə bərabər, Azərbaycan iqtisadiyyatında dəniz nəqliyyatının ölkəmizin siyasi-iqtisadi qüdrətinin güclənməsində mühüm əhəmiyyət kəsb edərək, iqtisadiyyatın rəqabətqabiliyyətliliyinin artırılmasına mühüm töhfə verməsi şərh edilmişdir. Burada "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin 2014-2019-cu illər üzrə maliyyə-təsərrüfat fəaliyyəti, o cümlədən yükdaşımaların mövcud vəziyyəti, iş və xidmətlərdən əldə olunan gəlir, xərc, mənfəət, hesablanmış və ödənilmiş vergilərin məbləği təhlil edilərək qiymətləndirilmişdir. Məqalədə "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin dövlət büdcəsinə hesablanmış və ödənilmiş vergilərinin yerinə yetirilmiş iş və xidmətlərdə payı Bakı beynəlxalq Dəniz ticarət Limanı ilə müqayisə edilmiş, həmçinin EViews tətbiqi proqram paketinə əsasən ödənilmiş vergilərin dövlət büdcəsinin gəlirlərinə təsiri qiymətləndirilmişdir. Tədqiqat işində "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin konsalidasiya edilmiş illik maliyyə hesabatlarına görə, gəmilərə əsas vəsaitlər üçün tətbiq edilən düz-xətli amortizasiya metoduna əsasən, gəmilərin normativ xidmət müddətləri 4 il müəyyən edilməklə, 25% həddində amortizasiya məbləğinin hesablanmasının gəmiçiliyin maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətinin nəticələrinə təsiri təhlil edilmiş, variasiya əmsalına əsasən Xəzər Dəniz Neft Donanması üzrə verilmiş aksiyalara kapital qoyuluşlarının riski qiymətləndirilmişdir.

Açar sözlər: dəniz nəqliyyatı, mənfəət, risk, amortizasiya, rəqabətqabiliyyətlilik indeksi.

JEL C10, F10, F19; **UDC** 330.36: 656.61: 681.3(045): 339.1
Məqaləyə istinad: Yadigarov T. (2021). Azərbaycan iqtisadiyyatında dəniz nəqliyyatının inkişafının qiymətləndirilməsi. *İqtisadi Artım və İctimai Rifah*, № 2, səh. 111-125.
Məqalə tarixçəsi: göndərilib – 04.02.2021; qəbul edilib – 24.06.2021

Giriş / Introduction

Dəniz nəqliyyatı dünyanın istənilən regionunda yaranan iqtisadi-siyasi dəyişikliklərə daha tez cavab verərək, dünya iqtisadiyyatında xüsusi istehsal fəaliyyəti kimi sifarişçiyə xidmət fünksiyaları göstərməklə, dəniz ticarətinin artımına səbəb olan aparıcı sahələrdən biridir (Lukyanovich, 2009). Beynəlxalq ticarətdə qlobal liman əməliyyatlarının əsasını təşkil edən dəniz nəqliyyatı, beynəlxalq əlaqələrin və dünya ticarətinin fiziki həcminin 80%-ni, dəyər ifadəsində isə 70%-ni təşkil edir. İnkişaf etmiş ölkələrdə isə beynəlxalq ticarətin 90%-i dəniz nəqliyyatının payına düşür. Dəniz daşımalarının dünya üzrə həcmi 2019-cu ildə 19,1 trln. ABŞ dolları olmaqla 11,08 mlrd. ton təşkil etmişdir ki, bu da 2018-ci illə müqayisədə 0,5% azalma deməkdir. Bu azalmanın başlıca olaraq dünya bazarında neftə tələbatın azalması, bəzi dünya ölkələrində əlverişsiz iqtisadi şərait və sosial gərginlik, sanksiyalar, 2019-cu ilin yanvarında Brazilyada Vale şirkətinə məxsus radioaktiv və toksiki maddələrin saxlandığı qurğu və avadanlıqların şaxtada partlaması, mart ayında Avstraliyada Veronika siklonu nəticəsində dəmir mədənlərinə və digər sahələrə dəyən ciddi iqtisadi ziyanlar (1,2 mlrd. ABŞ dolları) və COVİD-19 pandemiyasının təsiri ilə əlaqədardır (UNTD, 2020).

Müasir şəraitdə dünya iqtisadiyyatının qlobal infrastrukturu olan dəniz nəqliyyatı beynəlxalq miqyas aldığından, milli donanmaya sahib olan hər bir ölkə yükdaşımaların iqtisadi səmərəliliyini yüksəltməklə dəniz nəqliyyatının rəqabətqabiliyyətini artırmağa çalışır. Bu baxımdan Azərbaycan iqtisadiyyatında dəniz nəqliyyatının inkişafının qiymətləndirilməsi tərkibində iki böyük donanmanı birləşdirən “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin (ASCO) təsərrüfat fəaliyyətinin optimallaşdırılmasının elmi cəhətdən tədqiq edilməsini zəruri edir. Məqalədə Azərbaycanın dəniz nəqliyyatının maliyyə-təsərrüfat fəaliyyəti tədqiq edilərək müəyyən təkliflər irəli sürülmüşdür.

Əsas hissə / *Main part*

Ədəbiyyatların təhlili

Dəniz nəqliyyatının inkişaf problemləri ilə bağlı Vinnikov V.V, Lukyanoviç N.V, Kotlubay M.İ, Stepaneç A.V., Timoşek Y.S., Najder J., Kərimov Ə.K. və başqalarının elmi araşdırmalarının böyük rolu olmuşdur. Bu tədqiqatlarda dəniz nəqliyyatının iqtisadiyyatının ümumilikdə ayrı-ayrı xüsusiyyətləri araşdırılsa da, Azərbaycanda dəniz nəqliyyatının təsərrüfat fəaliyyətində yaranmış mövcud problemlər və perspektivlər üzrə geniş elmi araşdırmalar aparılmamışdır.

Metodologiya

Məqalədə əsasən ümumiləşdirmə, statistik qruplaşdırma, riyazi hesablama, müqayisəli sistematik təhlil, analitik yanaşma metodlarından və ekonometrik qiymətləndirmə üsullarından istifadə olunmuşur. Dəniz nəqliyyatı xidmət sekorunda mürəkkəb bir iqtisadi sistem olduğundan, bu sahənin inkişaf problemləri və perspektivlərinin tədqiq edilməsi sistemli yanaşmanı tələb edir. Bu məqsədlə məqalədə Azərbaycan Respublikasında dəniz nəqliyyatının inkişafı ilə bağlı məsələlər bir-biri ilə əlaqəli olan qruplara ayrılmaqla, kompleks yanaşma üsulu ilə təhlil edilmişdir. Təhlil zamanı dəniz nəqliyyatının iqtisadiyyatı ilə bağlı məsələlərə dair yerli və xarici iqtisadçı alımlərin əsərləri ətraflı tədqiq edilmişdir.–Məqalədə Beynəlxalq Dəniz Təşkilatının (BDT), Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin, “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin Xəzər Dəniz Neft Donanması və Dəniz Nəqliyyat Donanmasının, İqtisadiyyat Nazirliyinin məlumatlarından, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının, Ticarət və İnkişaf üzrə BMT-nin konfranslarından, internet materiallarından və etibarlı informasiya mənbələrindən geniş istifadə olunmuşdur.

Nəticələr və müzakirə

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin müasir vəziyyətinin təhlili

Azərbaycan iqtisadiyyatında dəniz nəqliyyatı dövlət sərhədlərinin qorunmasında, sərnişin daşımalarında, dənizdə neft-qaz hasilatı və idxal-ixrac əməliyyatları üzrə yükdaşımalarda mühüm rol oynayır. Ölkə iqtisadiyyatın rəqabətqabiliyyətliliyinin yüksəlməsində dəniz nəqliyyatı üzrə təyinatına görə müxtəlif tip gəmilərə sahib olan ASCO-nun Xəzər Dəniz Neft Donanması (XDND) və Dəniz Nəqliyyat Donanmasının (DND) böyuk rolu vardır. XDND-nin texnoloji xarakterli gəmiləri dənizdə neft-qaz hasilatında və dəniz obyektlərinin yanğından mühafizəsində, DND-nin xarici sularda fəaliyyət göstərən gəmiləri beynəlxalq yükdaşımalarda, hərbi-dəniz donanmasının gəmiləri isə Xəzər dənizində dövlət sərhədlərimizin qorunmasını təmin etməklə dəniz nəqliyyatının ölkəmizin siyasi-iqtisadi qüdrətinin güclənməsində mühüm rol oynayır.

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi və Xəzər Dəniz Neft Donanmasının (XDND) birləşdirilməsi yolu ilə yaradılmlş “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin (ASCO) əsas fəaliyyəti dəniz nəqliyyatının səmərəliliyinin və rəqabətqabiliyyətliliyinin artırılmasına, yükdaşımalardan və ölkəmizin tranzit potensialından istifadənin səmərəliliyinin yüksəldilməsinə istiqamətlənmişdir. “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC Azərbaycan Respublikasının aparıcı gəmiçilik şirkəti kimi yükdaşıma, neft-qaz sənayesinə ixtisaslaşdırılmış dəniz nəqliyyat xidmətləri, gəmi təmiri, dənizçilərin hazırlanması və sertifikatlandırılması xidmətləri təqdim edərək, neft donanmasına və nəqliyyat donanmasına, iki gəmi təmiri zavoduna, Azərbaycan Dövlət Dəniz Akademiyasına və Təlim-Tədris Mərkəzinə sahibdir.

Azərbaycanın Avropa ilə Asiya arasında əlverişli coğrafi mövqeyi və Xəzərdən keçən beynəlxalq yükdaşıma marşrutları nəqliyyat donanmasının tranzit yükdaşımaların həyata keçirilməsində əhəmiyyətini daha da artırır. Həmçinin Xəzər dənizində geniş miqyaslı neft və qaz layihələrinin icrasında Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin neft donanmasının rolu olduqca böyükdür. 2019-cu ildə Xəzər Dəniz Neft Donanmasının gəlirinin 84,4%-i SOCAR-in müəssisələrin hesabına, 12,8%-i alyanslar, 2,8%-i isə sair təşkilatlar hesabına əldə edilmişdir (KMH, 2020, mart).

2019-cu ildə XDND-nin gəmilərinin yaş qruplarında yaşı 25 ildən çox olan gəmilər 85,8% təşkil etmişdir ki, bu da ümumi gəmilərin 180 ədədi deməkdir. Dəniz nəqliyyat xidmətlərindən əldə olunan gəlirin 224,4 mln. manatı və yaxud 80,8%-i bu yaş qrupuna aid olan gəmilərin payına düşür. Donanmada 10 yaşadək gəmilər 8,3%, 11-25 yaşadək gəmilər isə 5,7% təşkil edir. Xəzər Dəniz Neft Donanmasından fərqli olaraq, Nəqliyyat Donanmasının tərkibində 10 yaşadək gəmilər 11,3%, 11-25 yaşadək gəmilər 41,5%, 25 yaşdan yuxarı gəmilər isə 47,2% təşkil etmişdir.

Aşağıdakı cədvəldə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin ümumilikdə iş və xidmətlərdən əldə edilmiş gəlir, xərc və Vergi Məcəlləsinin (VM) müvafiq maddələrinə uyğun olaraq mənfəət vergisi üzrə məlumatları verilmişdir.

Cədvəl 1-in məlumatlarından göründüyü kimi, ASCO-nun ümumilikdə iş və xidmətlərdən əldə edilmiş gəlirində 2014-2019-cu illər üzrə artan dinamika müşahidə edilmişdir. Gəlirin 98,2-99%-i iş və xidmətlərin göstərilməsindən yaranmışdır. Gəlirin tərkibində icarəyə verilmiş gəmilərin icarə gəlirləri 15-20%, dəniz nəqliyyat xidmətləri, yük və sərnişin daşımaları, logistika və digər xidmətlər üzrə gəlirlər isə 80-85% təşkil edir. Qeyd etmək lazımdır ki, dəniz nəqliyyat xidmətləri üzrə gəlirin artmasının əsas hissəsi tədqiq olunan dövr üzrə neft donanmasının payına düşmüşdür. Əsas donanma üzrə faktiki gəmi saatlarının dəyəri 2014-cü illə müqayisədə sonrakı illər üzrə artmaqda davam etmişdir. Bu artım əsasən 2017-ci ildə Dəniz Nəqliyyat Donanmasının tərkibindən xidməti-köməlçi və texniki donanma gəmilərinin neft donanmasının balansına verilməsi ilə əlaqədar olaraq dolayı xərclərin artması nəticəsində yaranmışdır. Aşağıdakı cədvəl məlumatlarından bunları daha aydın görmək olar:

Cədvəl 1. "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin gəlir, xərc və mənfəət vergisi, mln. manatla

Dövrlər	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Malların təqdim edilməsindən (işlərin görülməsindən, xidmətlərin göstərilməsindən) gəlir	261,2	338,6	469,1	487	441	476,7
İşlərin görülməsindən və xidmətlərin göstərilməsindən gəlir	260,2	336,6	464,3	478	435	469,8
Sair gəlirlər	32,81	26,81	22,11	29,58	22,02	27,89
ÜMUMİ GƏLİRLƏR (218 A1)	293	363,4	486,4	508	457	495
Ümumi gəlirdən çıxılma (219 A1)	4,13	0	0	4,1	0	3,87
Rezident tərəfindən ödənilən dividend (219.1 A1)	0	0	0	0	0	2,73
Xarici valyutaların manata nisbətən məzənnəsinin dəyişməsindən yaranan mənfi fərq (219.3 A1)	4,13	0	0	4,1	0	0,99
Vergidən azad edilən gəlirlər (219.4 A1)	0	0	0	0	0	0,15
Çıxılmalardan sonra ÜMUMİ GƏLİR (220 A1)	288,8	363,4	486,4	504	457	491,1
Malların təqdim edilməsi (işlərin görülməsi, xidmətlərin göstərilməsi) üzrə xərclər (221 A4)	126,5	133,9	171,8	213	232	229,5
Ə/h və ona bərabər tutulan ödəmələr (221.1 A4)	51,7	56,7	65,68	77,1	87,4	89,37
yerli işçilər üzrə ə/h (221.1.2 A4)	51,7	56,7	65,68	77	87,4	89,37
Sosial sığorta haqları (221.2 A4)	10,11	11,2	13,51	16,2	18,7	19,18
Xammal və materiallar (221.3 A4)	4,75	4,39	7,54	7,96	8,23	6,3
Malın dəyəri (221.4 A4)	0,2	0,74	3,9	7,45	4,03	4,48
İcarə haqqı (221.5 A4)	0,62	0,01	0,1	2,18	1,25	1,18
h/ş üzrə (221.5.1 A4)	0,62	0,01	0,1	2,18	1,25	1,18
Norma daxilində ezamiyyə xərcləri (221.6 A4)	4,21	4,58	9,28	10,4	11,3	9,84
Enerji xərcləri (221.7 A4)	0,65	0,57	0,64	0,87	0,66	0,67
Qaz xərcləri (221.8 A4)	0,02	0,03	0,03	0,05	0,04	0,04
Yanacaq xərcləri (221.9 A4)	35,76	32,55	34,61	37,4	42	40,41
Su və kanalizasiya xərcləri (221.10 A4)	0,54	0,47	0,7	0,77	0,8	0,69
Rabitə xərcləri (221.11 A4)	0,5	0,99	0,93	0,85	0,82	0,67
Mühafizə xərcləri (221.12 A4)	1,36	1,43	1,35	1,63	1,91	2,86
Bank xidməti üzrə xərclər (221.13 A4)	0,82	0,78	1,06	1,02	0,76	0,8
Reklam xərcləri (221.14 A4)	0,03	0,01	0,06	0,04	0	0,1
Biləvasitə malların təqdim edilməsi (işlərin görülməsi, xidmətlərin göstərilməsi) ilə bağlı sair xərclər (221.15 A4)	15,18	19,43	32,43	48,6	53,8	52,93
Borca görə faizlər və onunla bağlı olan xərclər (222 A4)	0,94	1,84	1,6	1,44	1,91	3,3
Faizlərlə əlaqədar xərclər və ayırmalar (222.2 A4)	0,94	1,84	1,6	1,44	1,91	3,3
faizlərlə bağlı digər xərclər (222.2.2 A4)	0,94	1,84	1,6	1,44	1,91	3,3
Elmi tədq., layihə axtarış və təcrübə konstruktor işlərinə çəkilən xərclər (226 A4)	0,36	0,31	0,23	0,25	0,37	0,64
Amort. ayırm., ə/v satışı və ləğvi üzrə gəlirdən çıxılan xərclər (227 A4)	135,3	150,1	158,8	133	129	120
Binalar, tikililər və qurğular üzrə hesab. amort. (227.1 A4)	3,15	2,76	1,88	2,73	2,71	2,54
Maşınlar, avad. və hesab. texnikası üzrə hesab. amort. (227.2 A4)	0,81	1,71	1,39	1,2	1,92	1,85

Cədvəl 1-in ardı

Dövrlər	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nəq. vasitələri üzrə hesab. amort. (227.3 A4)	129,9	144,1	154,1	127	123	113,9
Qeyri-maddi aktivlər üzrə hesab. amort. (227.6 A4)	0,22	0,2	0,24	0,32	0,47	0,65
Istifadə müddəti məlum olmayan qeyri-maddi aktivlər üzrə hesablanmış amortizasiya (227.6.1 A4)	0,22	0,2	0,24	0,32	0,47	0,65
Digər ə/v üzrə hesab. amort. (227.7 A4)	0,78	0,92	0,45	0,29	0,54	0,82
VM-nin 114.6 maddəsinə əsasən çıxılan əsas vəsaitlərin qalıq dəyərinin məbləği (227.8 A4)	0,46	0,39	0,75	1,49	0,3	0,06
Təmir xərci (228 A4)	6,46	30,29	26,45	24,8	23,1	22,32
Binalar, tikililər və qurğular üzrə hesab. təmir xərci (228.1 A4)	0,15	1,39	0,91	1,21	1,25	1,79
Maşınlar, avadanlıq və hesab. texn. üzrə hesab. təmir xərci (228.2 A4)	0,03	0,09	0,18	0,26	0,26	0,06
Nəq. vasitələri üzrə hesab. təmir xərci (228.3 A4)	6,28	28,75	25,3	23,2	21,5	20,42
Digər ə/v üzrə hesab. təmir xərci (228.4 A4)	0	0,06	0,05	0,09	0,05	0,04
Nəq. xərci (229 A4)	5,18	5,44	4,55	7,05	8,36	6,87
Rezident üzrə nəqliyyat xərcləri (229.1 A4)	5,18	5,44	4,55	7,05	8,36	6,87
Sığorta üzrə xərc (230 A4)	1,99	2,4	3,6	3,04	3,22	5,17
Ödənilmiş sığorta haqları (230.2 A4)	1,99	2,4	3,6	3,04	3,22	5,17
Digər xərclər (232 A4)	2,66	3,69	5,76	7,37	8,34	9,61
Gəlirdən çıxılan vergilər və yığımlar (233 A4)	6,41	5,4	5,08	4,84	4,73	4,88
Torpaq vergisi (233.1 A4)	0,08	0,16	0,16	0,18	0,18	0,18
Əmlak vergisi (233.2 A4)	6,3	5,24	4,91	4,66	4,55	4,71
CƏMİ XƏRCLƏR (234 A4)	285,8	333,3	377,9	394	410	402,3
ÜMUMİ GƏLİRdən çıxılan XƏRCLƏR (236 A4)	285,8	333,3	377,9	394	410	402,3
Vergitutma məqsədləri üçün mənfəət (237 A1)	3,06	30,12	108,5	110	46,2	88,83
Keçmiş illərin çıxılası zərəri (239 A1)	13,15	10,09	0	0	0	0
Keçmiş illərin zərəri çıxılmaqla vergiyə cəlb olunan mənfəət (240 A1)	0	20,03	108,5	110	46,2	88,83
MƏNFƏƏT VERGİSİ (242 A2)	0	4,01	21,7	21,9	9,25	17,77
Ödənilməli mənfəət vergisi (246 A2)	0	4,01	21,7	21,9	9,25	17,77
VM-nin 115.1-ci maddəsi ilə hesablanmış, lakin növbəti illərdə nəzərə alınacaq təmir xərcinin məbləği (249 A4)	0,52	0	0	0	0	0,37
VM əsasən gəlirdən çıxılmayan xərclər (250 A4)	53,6	34,4	48,45	143,78	56,62	56,66

Mənbə: ASCO (2021) və ARDSK (2021)-in məlumatlarına əsasən tərtib edilmişdir.

Cədvəldən göründüyü kimi, neft donanmasının 2014-cü ildən faktiki işlənmiş gəmi saatlarının miqdarı azalsa da, ümumi gəliri artmışdır. Belə ki, 2008-ci illə müqayisədə gəmi saatı 2014-cü ildə 26,3% azaldığı halda, gəlir 67,9 mln. manat artmışdır. Bu artım sonrakı illərdə də davam edərək, SOCAR-a dəniz nəqliyyat xidməti göstərən gəmilərin gəmi saatının qiymət artımı hesabına donanmanın gəlirinin 2019-cu ildə 2008-ci illə müqayisədə 2,3 dəfə və yaxud 165,3 mln.manat artması ilə nəticələnmişdir. Gəlirin qiymət hesabına artmasını işlənmiş gəmi saatlarının 2014-2019-cü illərdə 2013-cü illə müqayisədə 14,3-26,3% arasında, 2014-2019-cü illərdə isə 2013-cü illə müqayisədə 8,7-15,4% arasında azalmasından da görmək olar. Gəlirin qiymət hesabına artması Xəzər Dəniz Neft Donanmasında iş və xidmətlərin rentabellik səviyyəsinin 2014-2019-cu illərdə 28,6%-79% arasında dəyişməsi ilə nəticələnmişdir. Dəniz Nəqliyat Donanmasında isə yükdaşımaların həcminin 2014-cü ildən başlayaraq kəskin azlması nəticəsində donanmanın təsərrüfat fəaliyyəti ziyanla nəticələnmişdir. Belə ki, yükdaşımaların həcmi 2019-cu ildə 2008-2013-cü illərlə müqayisədə 48,1-54,7% azalmışdır. Ümumilikdə isə 2014-2019-cu illərdə yükdaşımaları həcmi 2008-2013-cü illərlə müqayisədə 38,6% və yaxud

28265,7 mln. ton azlmışdır. Nəticədə həmin dövrlərdə donanmanın maliyyə nəticələri 2008-2013-cü illər üzrə 49,9 mln. manat mənfəətlə, 2014-2019-cu illər üzrə isə 67,6 mln. manat ziyanla nəticələnmişdir. 2017-ci ildə nəqliyyat donanmasının balnsında olan xidməti-köməkçi və texniki gəmilərin neft donanmasının balansına verilməsi nəqliyyat donanmasının saxlama xərcinin azalması hesabına 10 mln. manat mənfəət əldə etməsi ilə nəticələnmişdir.

Cədvəl 2.ASCO-nun neft və nəqliyyat donanmalarında gəlir, xərc və yükdaşımaların həcmi

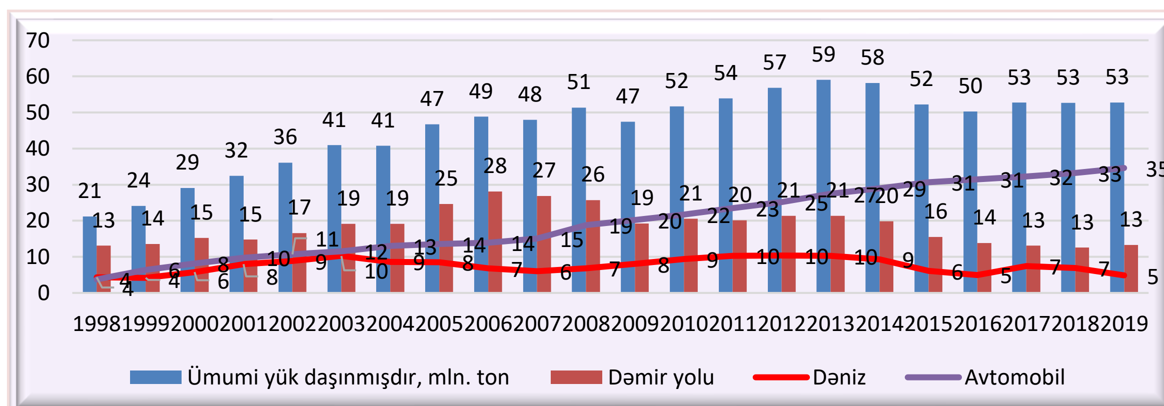
İllər	Xəzər Dəniz Neft Donanması				Dəniz Nəqliyyat Donanması			
	Gəlir, mln. man	Xərc, mln. man	Mənfəət, mln. man	Gəmi saatı, min saatla	Gəlir, mln. man	Xərc, mln. man	Mənfəət, mln. man	Yük daşınmışdır, min ton
2008	127,8	125,8	2	669	116,1	109,8	6,3	11898
2009	124,6	135,6	-11	625	122,5	103,1	19,4	13190
2010	109,5	121,3	-11,8	600	107,2	92,1	15,1	11714,3
2011	132,4	129,2	3,2	569	109,7	100,5	9,2	12499,1
2012	149,7	144,7	5	569	114,6	105,1	9,5	12371,2
2013	195,2	183,2	12	583	97,9	107,5	-9,6	11509,7
2014	195,7	158,9	36,8	493	102,3	119,3	-17	9934,1
2015	232,6	180,9	51,7	505	94	154,8	-60,8	6625,9
2016	306,8	171,4	135,4	529	160,1	174	-13,9	5807,3
2017	305,4	188,6	116,8	511	179,7	162,4	17,3	8344,5
2018	266,6	196,7	69,9	498	170,6	174,7	-4,1	8236,1
2019	293,1	194,2	98,9	532	180,5	169,6	10,9	5968,7

Mənbə: ASCO (2021) və ARDSK (2021)-in məlumatlarına əsasən müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Dəniz nəqliyyatı üzrə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində yükdaşımaların mövcud vəziyyətinin təhlili

Statistik məlumatlara əsasən “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin 2014-2019-cu illəri əhatə edən fəaliyyəti dövründə dəniz nəqliyyatı üzrə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində yükdaşımaların həcmi azalmışdır. Bu nəqliyyat dəhlizində yük axınlarının intensivləşməsinə baxmayaraq, donanmada yükdaşımaların həcminin azalması gəmilərin yaşının yüksək və yükgötürmə qabiliyyətinin aşağı olması, marketinq fəaliyyəti və logistika xidmətlərinin səviyyəsinin qənaətbəxş olmaması, yükdaşıma və yükaşırma işləri zamanı yaranan səmərəsiz vaxt itkilərinin artması kimi amillərlə əlaqədar olmuşdur. Aşağıdakı şəkildə məlumatlarında nəqliyyat növləri üzrə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində yükdaşımaların həcmi göstərilmişdir.

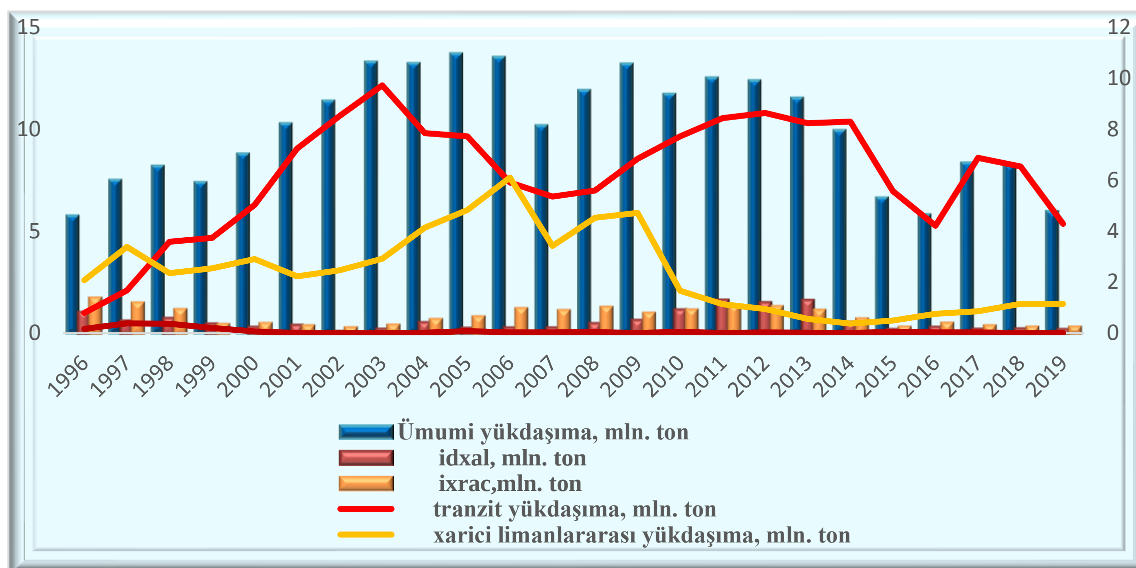
Qrafik 1. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində yükdaşımalar



Mənbə: ARDSK (2021)-in məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Qrafikdən göründüyü kimi, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində yükdaşımalarda, dəniz və dəmiryol nəqliyyatından fərqli olaraq, avtomobil nəqliyyatında tədqiq olunan bütün dövr üzrə artan dinamika müşahidə edilmişdir. Dəniz nəqliyyatında isə yükdaşımaların həcmi 2019-cu ildə əvvəlki illərlə müqayisədə 5 milyon tona qədər azalmışdır ki, bu da 2013-2014-cü illərə nisbətən yükdaşımaların həcminin 50% aşağı düşməsi deməkdir. Qeyd etmək lazımdır ki, tədqiq olunan dövrdə dəniz nəqliyyatının ümumi yükdaşımalarda payı 12,6-25% təşkil etmişdir (ARDSK, 2021). Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində dəniz nəqliyyatı üzrə idxal və ixrac üzrə yükdaşımaların ümumi yükdaşımalarda payı 47,4 %-dən (1996-ci il) 8,8%-ə (2019-cu il) düşmüşdür. Bütün bunları aşağıdakı qrafikdən daha aydın görmək olar.

Qrafik 2. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində yükdaşımalar



Mənbə: ARDSK (2021)-in məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

Qrafik 2-dən göründüyü kimi, dəniz nəqliyyatında ümümi yükdaşımaların həcmində tranzit daşımaların xüsusi çəkisi 1996-1997-ci illərdə xarici limanlararası əlaqələr üzrə yükdaşımalarla müqayisədə azalsa da, sonrakı dövrlərdə xarici limanlararası əlaqələr üzrə yükdaşımaları üstələmişdir. 2001-2019-cü illər üzrə ümumi yükdaşımalarda 45-85% paya malik olan tranzit daşımaların həcminin 2019-cu ildə, 2016-cı il istisna olmaqla, 2001-2018-ci illərlə müqayisədə azalması dəniz nəqliyyatında ümumi yükdaşımaların həcminin 1997-2018-ci illərlə müqayisədə azalaraq 6 milyon ton olması ilə nəticələnmişdir ki, bu da gəmiçilik üzrə gəmilərin fraxtdan əldə olunan gəlirinə təsir etməklə bərabər, nəqliyyat donanmasının təsərrüfat fəaliyyətinin ziyanla nəticələnməsinə təsir edən amillərdən biri kimi qiymətləndirilmişdir.

Qrafik 2-nin məlumatlarından göründüyü kimi Dəniz Nəqliyyat Donanmasının təsərrüfat fəaliyyətinin nəticəsi "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin fəaliyyətini əhatə edən 2013-2019-cu illər üzrə 67,6 milyon manat ziyanla nəticələnmişdir. Qeyd etmək lazımdır ki, donanmanın təsərrüfat fəaliyyətinin ziyanla nəticələnməsinin başlıca səbəblərindən biri də bütün dövrlər üzrə xərclərin tərkibində nəqliyyat vasitələrinə tətbiq edilmiş amortizasiya ayrılması məbləğinin VM-nin 114-cü maddəsinə əsasən maksimum hədlə (25%) hesablanması ilə əlaqədardır.

Dəniz nəqliyyatı üzrə istismar xərclərində amortizasiya ayırmalarının təhlili

"Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin konsalidasiya edilmiş illik maliyyə hesabatlarına görə, gəmilərə əsas vəsaitlər üçün tətbiq edilən düzxətli amortizasiya metoduna əsasən amortizasiya hesablanır (ASCO-nun 2019-cu il üzrə illik maliyyə hesabatı, 2020). Burada

əsas vəsaitlərin təxmin edilən faydalı istifadə müddəti gəmilər və port (liman) qurğuları üçün 3-15 il qeyd edilməsinə baxmayaraq, ASCO-nun tərkibinə daxil olan hər iki donanmanın gəmilərinin təyinatından və xidmət müddətindən asılı olaraq normativ xidmət müddətləri neft və fekal suları yığan 550/4 layihəli (donanmanın balansında cəmi bir ədəd bu layihədə gəmi vardır) gəmilər istisna olmaqla 15-50 il müəyyən edilmişdir. Gəmiçiliyin balansında olan Gəmi Təmiri Emalatxanasının xidmət müddəti 37 il olan (layihə 889A) üzən tərsanələrin xidmət müddəti isə 50 ildir (Yadigarov, 2018, s.312, 313). Məlumdur ki, əsas vəsaitlərin xətti metodla amortizasiya ayrılmasının hesablanmasında istifadə olunan amortizasiya norması onların ilkin dəyərinin xidmət müddətinə nisbətinin faizlə ifadəsidir. Həmin normaya əsasən, əsas vəsaitlərin ilkin dəyərindən hesablanmış illik amortizasiya ayrılmasının məbləği, düzxətli amortizasiya metoduna görə, 12-yə bölünərək bərabər məbləğlərdə aylıq gəlirdən çıxılan xərcə daxil edilir. ASCO-nun tərkibinə daxil olan gəmilərin xidmət müddəti çəkili hesabi orta kəmiyyət düsturuna əsasən 19,9 il alındığından, 20 il qəbul edilir (Yadigarov, 2018, s.192). Bu isə o deməkdir ki, gəmiçilikdə gəmilərin düzxətli amortizasiya metoduna əsasən amortizasiya məbləğinin hesablanmasında amortizasiya norması 25% deyil, 5% həddində qəbul edilməlidir. Amortizasiya normasının 25% həddində hesablanması gəmilərin istismar müddətinin 4 il olması deməkdir ki, bu da gəmilərin normativ xidmət müddətləri ilə ziddiyyət təşkil edərək qalıq dəyərinin 4 il müddətində yalnız gəmilərin təmir xərclərinin VM ilə müəyyən edilmiş normadan artıq hissəsi hesabına yaranmasına şərait yaradır. ASCO-nun əsas vəsaitlərin amortizasiya məbləğinin hesablanmasında amortizasiya normasının VM ilə müəyyən edilmiş son həddinin əsas vəsaitlərin normativ xidmət müddətlərini nəzərə almadan hesablanması xərclərin tərkibində amortizasiya ayrılmalarının xüsusi çəkisinin digər xərclərlə müqayisədə daha yüksək olmasına gətirib çıxarmışdır. Bu isə 2014-2019-cu illər üzrə DND-nin təsərrüfat fəaliyyətinin 67,6 mln. manat ziyanla nəticələnməsi və bütünlükdə gəmiçiliyin xərclərinin 165,17 milyon manat artmasına və həmin məbləğ qədər vergiyə cəlb edilən mənfəətin azalması ilə nəticələnmişdir. Bütün bunlar tədqiq olunan dövr üzrə gəmiçiliyin mənfəət vergisi üzrə ödənişlərinin azalması hesabına iş və xidmətlərdən əldə olunan gəlirdə vergi ödənişlərinin payını azaltmışdır. Cədvəl 1-in məlumatlarından göründüyü kimi, ASCO-nun 2014-2019-cu illər üzrə iş və xidmətlərindən əldə edilmiş 2590,2 milyon manat gəlir hesabına hesablanmış mənfəət vergisinin məbləği 74,63 milyon manat olmuşdur ki, bu da hesablanmış mənfəət vergisinin həmin dövr üzrə ümumi gəlirdə payının 3,3% olması deməkdir.

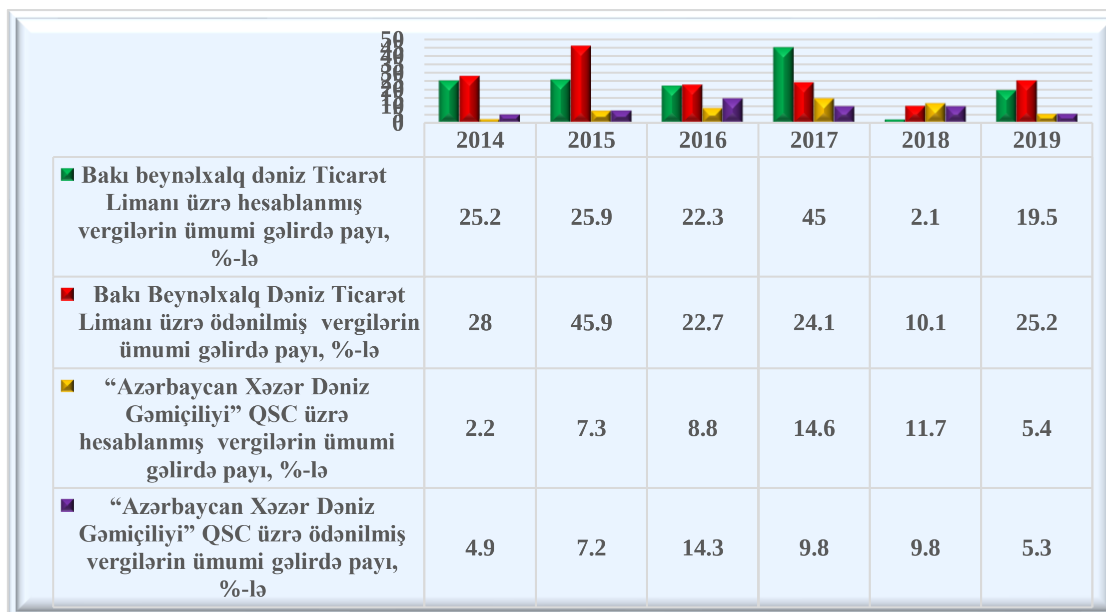
Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi QSC və Bakı beynəlxalq dəniz Ticarət Limanı üzrə hesablanmış və ödənilmiş vergilərin təhlili

Aşağıdakı qrafikdə dəniz nəqliyyat infrstrukturuna daxil olan dəniz nəqliyyatının əsas maddi-texniki bazasını təşkil edən Bakı beynəlxalq dəniz Ticarət Limanı və Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi QSC-nin hesablanmış və dövlət büdcəsinə ödənilmiş vergilərinin ümumi gəlirdə payı göstərilmişdir.

Qrafik 3-ün məlumatlarından göründüyü kimi, gəmiçiliyin 2014-2019-cu illər üzrə hesablanmış və ödənilmiş vergilərin iş və xidmətlərdən əldə edilmiş gəlirdə payı Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı ilə müqayisədə aşağıdır. Belə ki, həmin dövr üzrə hesablanmış vergilərin ümumi gəlirdə payı "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-də Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı ilə müqayisədə 2,85 dəfə, dövlət büdcəsinə ödənilmiş vergilərin ümumi gəlirdə payı isə 3,1 dəfə aşağıdır. 2014-2019-cu illər üzrə gəmiçiliyin vergi ödənişləri ilə dövlət büdcəsinin gəlirləri arasında asılılığın reqresiya analizi də göstərir ki, bu göstəricilər arasında y = 30,726x + 2E+07 reqressiya tənliyi ilə ifadə olunan zəif korrelyasiya əlaqəsi vardır ($R^2 = 0,023$). Hesablanmış elastiklik əmsalının $E = \frac{\alpha \times \bar{x}}{\bar{y}} = \frac{30,72 \times 33455,12}{18407300} = 0,055844$ olması isə onu göstərir ki, Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-də vergi ödənişlərinin 1% artması dövlət büdcəsinin gəlirlərinin 0,055% artması ilə nəticələnir. Bu baxımdan "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin gəlirdən çıxılan xərc maddələrini əks etdirən cədvəl 1-in məlumatları üzrə

bütün xərclər, o cümlədən yanacaq-sürtkü materialları, ehtiyat hissələri, amortizasiya ayırmaları, təmir xərcləri, əmək haqqı ödənişləri optimallaşdırılmalıdır. Xərclərin optimallaşdırılması mənfəətin artmasına səbəb olaraq mənfəət vergisi üzrə büdcə ödənişlərinin artmasına təsir edəcəkdir.

Qrafik 3. ASCO və Bakı beynəlxalq dəniz Ticarət Limanı üzrə hesablanmış və ödənilmiş vergilərin gəlirdə payı, %-lə



	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Bakı beynəlxalq dəniz Ticarət Limanı üzrə hesablanmış vergilərin ümumi gəlirdə payı, %-lə	25.2	25.9	22.3	45	2.1	19.5
Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı üzrə ödənilmiş vergilərin ümumi gəlirdə payı, %-lə	28	45.9	22.7	24.1	10.1	25.2
“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC üzrə hesablanmış vergilərin ümumi gəlirdə payı, %-lə	2.2	7.3	8.8	14.6	11.7	5.4
“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC üzrə ödənilmiş vergilərin ümumi gəlirdə payı, %-lə	4.9	7.2	14.3	9.8	9.8	5.3

Mənbə: ARDSK (2021) və Vergilər Nazirliyinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin vergi növləri üzrə vergi ödənişlərinin büdcə gəlirlərinə təsirinin qiymətləndirilməsi

Eviews-10 proqram paketindən istifadə etməklə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin 2014-2019-cu illərin birinci və ikinci yarımilliyi üzrə dövlət büdcəsinə ödənilmiş ƏDV, mənfəət vergisi, torpaq vergisi, əmlak vergisi, muzdlu işlə əlaqədar ödəmə mənbəyində tutulan vergi, ödəmə mənbəyindən tutulan vergi, qeydiyyata alınmayan qeyri-rezident üzrə odənilmiş məbləğə hesablanmış ƏDV ödənişləri ilə büdcə gəlirləri arasındakı reqressiya analizini aparsaq, aşağıdakı nəticəni alarıq:

Cədvəl 3. ASCO-nun 2014-2019-cu illərin birinci və ikinci yarımilliyi üzrə dövlət büdcəsinə ödənilmiş vergi növləri ilə dövlət büdcəsinin gəlirləri arasındakı reqressiya analizinin nəticəsi

Dependent Variable: Y
Method: Least Squares
Date: 02/02/21 Time: 11:17
Sample: 2014S1 2019S2
Included observations: 12

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
X7	2772.698	1756.521	1.578517	0.7723
X6	5301.296	5253.251	0.307264	0.7787
X5	6214.590	4495.547	1.009146	0.2608
X4	-5881.150	1982.981	-2.965812	0.0593
X3	-93619.42	38501.93	-2.431551	0.0932
X2	53.29284	52.7391	0.080171	0.9411
X1	646.9147	646.6821	1.866017	0.7207
C	29675214	14037531	2.113991	0.1249

R-squared	0.912680	Mean dependent var	9704792.
Adjusted R-squared	0.679827	S.D. dependent var	2134247.
S.E. of regression	1207638.	Akaike info criterion	30.95994
Sum squared resid	4.38E+12	Schwarz criterion	31.32362
Log likelihood	-176.7596	Hannan-Quinn criter.	30.82529
F-statistic	13.91956	Durbin-Watson stat	2.087447
Prob(F-statistic)	0.144339		

Mənbə: Eviews-10 tətbiqi proqram paketinə əsasən müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Eviews-10 tətbiqi proqram paketinə əsasən müvafiq reqressiya modeli aşağıdakı reqressiya tənliyi ilə ifadə edilmişdir.

$$Y = 29675214 + 646{,}9 * x_1 + 53{,}3 * x_2 - 93619{,}4 * x_3 - 5881{,}2 * x_4 + 6214{,}6 * x_5 + 5301{,}3 * x_6 + 2772{,}7 * x_7 \qquad (2)$$

F-Fişer kriteriyasından istifadə edərək modelin statistik əhəmiyyətliliyini yoxlasaq, $F_{cəd}(\alpha; m; n-m-1) = F_{\text{РАСП}}(0{,}05; 7; 12-7-1) = 5{,}91$ alınır. $F - Fişer > F_{cəd}$ olduğundan reqressiya tənliyi bütövlükdə statistik əhəmiyyət daşıyır (Həsənli, 2008, s.98). Cədvəl 3-ə əsasən, Darbin-Uotson statistikası əsasında avtokorrelyasiya haqqında nəticəni yoxlayaq. $\alpha = 0{,}05$ əhəmiyyətlilik səviyyəsində Darbin-Uotson böhran nöqtələri $d_l = 0{,}171$, $d_u = 3{,}149$ olduğundan , $d_l = 0{,}171 < DW = 2{,}087 < 3{,}149$ olacaqdır (Бородич С.А., 2006). Bu isə o deməkdir ki, avtokorelyasiyanın mövcudluğu haqqında nəticə təyin edilməmişdir (Stock J.H., Watson M.W., 2010)

Əgər (2) xətti reqressiya tənliyi üçün elastiklik əmsalını hesablasaq, görərik ki, "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin dövlət büdcəsinə ödənilmiş ƏDV-nin 1% artması büdcə gəlirlərini 0,0081% artırır, mənfəət vergisinin 1% artması büdcə gəlirlərini 0,00033% artırır, torpaq vergisinin və əmlak vergisinin 1% artması isə büdcə gəlirlərini müvafiq olaraq 0,0008% və 0,0002% azaldır, muzdlu işlə əlaqədar ödəmə mənbəyində tutulan verginin 1% artması büdcə gəlirlərini 0,0034%, ödəmə mənbəyində tutulan verginin 1% artması isə büdcə gəlirlərini 0,0063% artırır. Göründüyü kimi, gəmiçilik üzrə maya dəyərinə daxil olan vergilərin (əmlak və torpaq vergisi) 1% artması büdcə gəlirlərini ümumilikdə həmin vergi növləri üzrə gəlirləri 0,001% azaldır. Bu azalma gəmiçilik üzrə hesablanmış və ödənilmiş vergilərin dövlət büdcəsinin gəlirlərində aşağı paya malik olması ilə izah edilir.

Cədvəl məlumatlarından göründüyü kimi, "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-

nin 2014-2019-cu illər və 2020-ci ilin 1-ci yarımilliyi ərzində mənfəət vergisi ödənişlərinin dövlət büdcəsinin gəlirlərində payı 0,07% olmaqla, digər vergi növlərindən yüksəkdir. Bu baxımdan mənfəətin və bütünlükdə donanmanın rentabellik səviyyəsinin yüksəldilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edərək gəmiçiliyin rəqabətqabiliyyətinin yaxşılaşdırılmasını şərtləndirir. Gəmiçiliyin təsərrüfat fəaliyyəti xərc maddələri üzrə amortizasiya ayırması ilə yanaşı, yanacaq-sürtkü materialları, xammal və ehtiyat hissələri, logistika xərcləri, liman xərcləri, təmir və texniki xidmət xərcləri, əmək haqqı sistemi və digər xərclərin optimal tənzimlənməsini və eyni zamanda "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin icarədən əldə olunan gəlirlərinin optimallaşdırılmasını tələb edir.

Xəzər Dəniz Neft Donanması üzrə verilmiş aksiyalara kapital qoyuluşlarının riskinin qiymətləndirilməsi

Hər bir müəssisənin mənfəətinin azalması aksiyalar üzrə dividendlərin mümkün qiymətlərinin onların gözlənilən həcmindən yüksək olması ilə nəticələnə bilər. Bu isə verilmiş aksiyalara kapital qoyuluşlarından riskin daha çox nəzərə çarpması ilə nəticələnir. Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi QSC-nin konsalidasiya edilmiş illik maliyyə hesabatlarına əsasən, səhm kapitalı üzrə qrupa hər birinin öz səhm kapitalı olan 15 müstəqil hüquqi statusa malik olan şirkət daxil edilmişdir. 31.12.2019-cu il tarixində Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi QSC nominal dəyəri 1 azərbaycan manatı ilə 440050998 sayda səhm buraxılışını təsdiqləmişdir. Həmin səhmlər qrupun yeganə və yekun səhmdarı olan dövlətə buraxılmışdır (KMH, 2020, mart).

Gəmiçiliyin Dəniz Nəqliyyat Donanmasının təsərrüfat fəaliyyəti 2014-2019-cu illər üzrə ziyanla nəticələndiyindən, yalnız neft donanmasının həmin dövrlər üzrə əldə etdiyi mənfəətə əsasən keçirilə biləcək aksiyalara kapital qoyuluşlarından riskin hansı dərəcədə olduğunu müəyyən etmək olar. Borodich (2006, s.45) qeyd edir ki, hər hansı şirkətin aksiyaları üzrə dividendlərin həcminin təhlili zamanı kapital qoyuluşunun riski variasiya əmsalına görə qiymətləndirilir. Bu baximdan keçirilə biləcək aksiyalara kapital qoyuluşlarından riskin hansı dərəcədə olduğunu müəyyən etmək üçün variasiya əmsalından istifadə etmək olar. Şirkətin aksiyaları üzrə dividendinin bölüşdürülməsi, əldə edilmiş mənfəətə əsasən müəyyən edildiyindən, dividendin gözlənilən həcmi mənfəətin gözlənilən həcmindən asılı olacaqdır.

Variasiya əmsalı orta kvadratik meylin seçmə ortaya nisbətinin faizlə ifadəsi olub, $\boldsymbol{V} = \frac{\boldsymbol{\sigma}}{\bar{\boldsymbol{x}}} \times \mathbf{100\%}$ düsturuna əsasən hesablanır (Yadigarov, 2020, s.120). Burada, V-variasiya əmsalı, σ- orta kvadratik meyl, $\bar{x}$- X təsadüfi kəmiyyətinin riyazi gözləməsi olub, seçimin müşahidə olunmuş qiymətlərinin ədədi ortasıdır. Statistik tədqiqatlarda $\bar{\boldsymbol{x}} = \frac{\boldsymbol{1}}{\boldsymbol{N}} \sum_{\boldsymbol{1}=\boldsymbol{1}}^{\boldsymbol{N}} \boldsymbol{x_i}$ düsturu ilə hesablanan X təsadüfi kəmiyyətinin riyazi gözləməsi kimi seçimin müşahidə olunmuş qiymətlərinin ədədi ortasını, $D = \frac{1}{N} \sum_{i=1}^{N} (x_i - \bar{x}_i)^2$ düsturu ilə hesablanan X təsadüfi kəmiyyətinin dispersiyasını və $\sigma = \sqrt{D} = \sqrt{\frac{1}{N} \sum_{i=1}^{N} (x_i - \bar{x}_i)^2}$ düsturu ilə ifadə edilən seçmə dispersiyanın orta kvadrat kökü olan orta kvadratik meylini (σ) Xəzər Dəniz Neft donanmasının mənfəəti üzrə hesablasaq aşağıdakı cədvəldəki nəticəni alarıq.

Cədvəl 4. Xəzər Dəniz Neft Donanmasının 2008-2019-cu illər üzrə mənfəəti, onun standart və orta kvadratik kənarlaşması

İllər	Mənfəət (x_i)	Mənfəətinin standart kənarlaşması ($x_i - \bar{x}_i$)	Mənfəətin orta kvadratik kənarlaşması $(x_i - \bar{x}_i)^2$
2008	2	-40,41	1632,968
2009	-11	-53,41	2852,628
2010	-11,8	-54,21	2938,724
2011	3,2	-39,21	1537,424
2012	5	-37,41	1399,508
2013	12	-30,41	924,7681
2014	36,8	-5,61	31,4721
2015	51,7	9,29	86,3041
2016	135,4	92,99	8647,14
2017	116,8	74,39	5533,872
2018	69,9	27,49	755,7001
2019	98,9	56,49	3191,12
Cəmi	508,9	-0,02	29531,63

Mənbə: ASCO-nun məlumatlarına və müəllifin hesablamalarına əsasən tərtib edilmişdir.

Cədvəl 2-nin məlumatlarından istifadə edərək variasiya əmsalını hesablasaq, aşağıdakı nəticəni alarıq:

$$\sigma = \sqrt{D} = \sqrt{\frac{1}{N}\sum_{i=1}^{N}(x_i - \bar{x}_i)^2} = \sqrt{\frac{1}{12}29531,63} = \sqrt{2460,969} = 49,60816$$

Bu halda variyasiya əmsalı, $\boldsymbol{V = \frac{\sigma}{\bar{x}} \times 100\% = \frac{49,61}{42,41} \times 100\% = 116,98}\ \%$ olacaqdır. Burada, $\bar{x} = \frac{2-11-11,8+3,2+\cdots+98,9}{12} = 42,41$

Variasiya əmsalının 117% olması onu göstərir ki, Xəzər Dəniz Neft Donanmasının mənfəətinin 2008-2019-cu illər üzrə faktiki mümkün məbləğinin səpələnməsi mənfəətin gözlənilən həcmini aşır. Bu isə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin neft donanması üzrə verilmiş aksiyalara kapital qoyuluşlarında riskin daha çox nəzərəçarpan olması deməkdir. Tədqiq olunan dövr üzrə Dəniz Nəqliyyat Donanmasında təsərrüfat fəaliyyətinin nəticələrindən ziyan əldə edildiyindən, bu, bütövlükdə, risk amilini daha çox artırır.

Nəticə / *Conclusion*

Azərbaycanın iqtisadiyyatında dəniz nəqliyyatının inkişafının mövcud problemləri göstərir ki, dəniz nəqliyyatının səmərəliliyinin yüksəldilməsi istiqamətində ölkəmizin dünya nəqliyyat sisteminə inteqrasiyası prosesində ən mühüm məsələlərdən biri dəniz nəqliyyat xidmətlərinin optimal ixracının təmin edilməsidir. Bu baxımdan aşağıdakı təkliflərin həyata keçirilməsi Azərbaycan iqtisadiyyatında dəniz nəqliyyatının inkişafının səmərəliliyinin yüksəldilməsinin sistemli həllinə töhfə verə bilər:

- Avropa-Qafqaz-Asiya (TRACECA) beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi üzrə yükdaşımaların həcminin artırılması məqsədilə Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi QSC-də nəqliyyat-logistika sistemi optimallaşdırılmalı, idarəetmə sistemində ixtisaslı kadr potensialının səmərəliliyi yüksəldilməlidir;
- Dəniz Nəqliyyat Donanmasında iş və xidmətlərin rentabellik səviyyəsinin yüksəldilməsi məqsədilə səmərəsiz vaxt itkiləri azaldılmalı, iqtisadi-riyazi metodların tətbiqi ilə gəmilərin istismar xərclərinin, hərəkət sxemlərinin optimal modelləri qurulmalı və yükdaşımanın kritik və optimal həddi hesablanmaqla dəniz nəqliyyatında yükdaşımaların səmərəliliyi artırılmalıdır;
- “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-də əsas vəsaitlərin amortizasiya məbləğinin

hesablanmasında tətbiq edilən düzxətli amortizasiya metoduna əsasən amortizasiya norması əsas vəsaitlərin normativ xidmət müddətləri nəzərə alınmaqla hesablanmalıdır. Bu halda gəmiçilik üzrə gəlirdən çıxılan xərclər il ərzində 24-31,7 milyon manat azalaraq, mənfəət vergisi üzrə dövlət büdcəsinə 4,8-6,35 milyon manat məbləğində əlavə vergi ödənişləri ilə bərabər, Xəzər Dəniz Neft Donanması üzrə verilmiş aksiyalara kapital qoyuluşlarından riskin azalmasına şərait yaratmış olar;

- "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin SOCAR-a dəniz nəqliyyat xidməti göstərən Xəzər Dəniz Neft Donanmasının iş və xidmətlərdən əldə etdiyi gəlirin formalaşmasında gəmilərin tarif qiymətləri gəmi qrupları üzrə 1 gəmi*saatına görə deyil, yük dövriyyəsinə görə müəyyən edilməlidir. Bu zaman Xəzər Dəniz Neft Donanmasının iş və xidmətlərdən əldə etdiyi gəlir dənizdə neft-qaz hasilatı xərclərinin 17-20%-ni təşkil etdiyindən, neft-qaz hasilatına çəkilən xərclərin azaldılması ilə bərabər gəmiçiliyin maliyyə-təsərrüfat fəaliyyətinin optimal idarə edilməsini şərtləndirə bilər;

- Azərbaycanda dəniz nəqliyyatının rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi məqsədi ilə yaşı 20 ildən yuxarı olan gəmilər yükgötürmə qabiliyyəti daha yüksək olan gəmilərlə əvəz edilməlidir. Bu məqsədlə yükgötürmə qabiliyyəti yalnız 5000 tonadək olan gəmilərin xarici üzgüçülüyə Volqa-Don kanalı vasitəsi ilə yüksək keçid haqqı ödəyərək daxil olması Azərbaycanda gəmiçiliyin rəqabət qabiliyyətinin azalmasına şərait yaratdığından, gəmilərin xarici ölkələrdə inşa edilməsi hazırkı şəraitdə daha məqsədəuyğundur;

-Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" QSC-nin gəmilərində zərərli qazları dəniz suyu ilə yuyan cihazlar quraşdırılmadığından, BDT tərəfindən gəmilərin istismarının məhdudlaşdırılmaması və gəmilərin istismarının ekoloji normalara cavab verməsi məqsədi ilə, BDT-nın tələblərinə əsasən, gəmilərə ekoloji tullantıları dəniz suyu ilə təmizləyən xüsusi cihazların (skrubberlərin) quraşdırılması məqsədəuyğundur.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat / *References*

ARDSK (2021). Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi. https://www.stat.gov.az/sourcr/transport/. İstinad tarixi: 18 yanvar 2021.

ASCO (2021). Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti https://asco.az/. İstinad tarixi: 08 yanvar 2021.

Borodich S.A. (2006). Ekonometrika.Minsk: Novoye znaniye, 416 s.

Həsənli, Y.H. (2008). Ekonometrikaya giriş. Dərslik. Bakı, 236 s.

Kerimov A.K. Razvitiye sudokhodstva i sudoremonta v Azerbaydzhane (1850-1940 g.g.): Avtoreferat dis.na soisk.uchen.step.kand.ekon.nauk: (08. 00.03) Tbilisi, 1980, 22 s.,v nadzag.Tbil.gos.un-t [MFN:50909].

KMH (2020, mart). "Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin Konsolidasiya edilmiş maliyyə hesabatları. Müstəqil Auditorun Hesabatı ilə birlikdə. 31 dekabr 2019-cu il tarixində başa çatan il üzrə. s. 46 https://asco.az/sirket/hesabatlar/maliyye-hesabati/ İstinad tarixi: 08 yanvar 2021.

Kotlubay M.I. (2005). Stanovleniye morskogo transporta v rynochnoy srede: Monografiya / M.I. Kotlubay. Odessa: IPREEI NAN Ukrainy, 224 s.

Lukyanovich N.V. (2009). Morskoy transport v mirovoy ekonomike. Moskva: Morkniga., 162 s.

Musayev A.F., Qəhrəmanov A.T. (1999). İqtisadiyyatda riyazi modelləşdirmə və proqramlaşdırma. Bakı: Sabah, 452 s.

Najder J. (2012). Transport międzynarodowy, PWE, Warsaw.

Neider J. (2008). Polskie porty morskie. University of Gdansk Publishing House, Gdansk.

Stepanets A.V. (2011). Upravleniye rabotoy porta: obshchiye svedeniya i upravleniye rabotoy porta v tekushchem periode: Ucheb. posobiye. Vladivostok, 159 s.

Stock J.H., Watson M.W. (2010). Introduction to Econometrics. 3 rd edition, Addison-Wesley,

840 p.
Timoshek Y. S. (2011). Upravleniye rabotoy morskogo flota: Ucheb. posobiye. – Vladivostok.
UNCTAD (2020). The Handbook of Statistics. https://unctadstat.unctad.org/EN/. İstinad tarixi: 10 yanvar 2021.
UNTD (2020). United Nations Conference on trade and development. "Impact of the COVİD-19 Pandemic on Trade and Development" transitioning to a new normal. United Nations. Geneva, 2020. https://unctad.org/system/files/official-document/osg2020d1_en.pdf. İstinad tarixi: 12 yanvar 2021.
Vinnikov V.V. (2005). Problemy kompleksnosti razvitiya morskogo transporta Ukrainy: Monografiya. Odessa: Feniks, 350 s.
Yadigarov T.A. (2018). Azərbaycan iqtisadiyyatında dəniz nəqliyyatı: problemlər və perspektivlər (Monoqrafiya). Bakı: Avropa, 340 səh.
Yadigarov T.A. (2020). Əməliyyatlar tədqiqi və ekonometrik məsələlərin MS Excel və Eviews proqram paketlərində həlli: nəzəriyyə və praktika (Monoqrafiya). Bakı, 352 səh.

Оценка развития морского транспорта в экономике Азербайджана

Табриз Ядигаров
Доктор философии по экономике, старший научный сотрудник,
Институт Экономики НАНА, отдел «Глобализация
и международные экономические отношения». Азербайджан.
E-mail: tabrizyadigarov65@gmail.com

Резюме. В статье разъясняется роль морского транспорта в международных экономических отношениях, а также важная роль морского транспорта в экономике Азербайджана в укреплении политической и экономической мощи нашей страны и содействии повышения конкурентоспособности экономики. Здесь проанализирована и оценена финансово-хозяйственная деятельность Закрытого Акционерного Общества «Азербайджанское Каспийское Морское Пароходство» за 2014-2019 годы, в том числе текущее состояние грузоперевозок, доходы, расходы, прибыль, размер начисленных и уплаченных налогов по работам и услугам.
В статье сравнивается доля начисленных и уплаченных налогов в государственный бюджет от выполненных работ и услуг ЗАО «Азербайджанское Каспийское Морское Пароходство» и Бакинского Международного Морского Торгового Порта. А также, с помощью программного пакета Eviews оценивалось влияние уплаченных налогов на доходы государственного бюджета.
В исследовании на основе консолидированной годовой финансовой отчетности ЗАО «Азербайджанское Каспийское Морское пароходство» анализируется влияние расчета суммы амортизации, рассчитанной на основе линейного метода начисления амортизации основных средств из расчета нормативного срока службы судов в размере 25% с установлением 4 лет, на результаты финансово-экономической деятельности судоходной компании, оценивался риск вложения капитала в акции Каспийского морского нефтяного флота на основе коэффициента вариации.
Ключевые слова: морской транспорт, прибыль, риск, амортизация, индекс конкурентоспособности.